GEMEENTE BOEKEL

VOORSTEL AAN DE RAAD

Datum : **14 september 2010**

Voorstel van : college van burgemeester en wethouders

Onderwerp : **Tracébesluit Randweg Boekel, vaststelling middengebied en ontwerpuitgangspunten**

Samenvatting
Na het besluit van de gemeenteraad op 25 februari 2010 is er vanaf medio mei uitgebreid overleg gevoerd met de buurtschappen Zandhoek en Het Goor en met de bewoners van de Mutshoek e.o. en Neerbroek e.o.. Deze overleggen en de afweging die is gemaakt tussen de verschillende aspecten hebben uiteindelijk geleid tot een keuze voor combivariant 2 als tracé voor het middengebied. Na uw besluit zal het tracébesluit nader worden uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp inclusief kostenraming op basis van de nu te geven ontwerpuitgangspunten. Na detaillering van het ontwerp en het opstellen van de kostenraming zal dit voor besluitvorming in april 2011 aan u worden voorgelegd.

Voorgesteld besluit :
a. Vaststellen van het tracé voor het middengebied, tussen Lage Raam en Zandhoekse Loop, overeenkomstig combivariant 2;
b. Akkoord gaan met de ontwerpuitgangspunten voor de verdere uitwerking van de Randweg Boekel;
c. Akkoord gaan met het verder detailleren van de Randweg.

Inleiding/probleemstelling:
In 2002 is het proces gestart om te komen tot het oplossen van de verkeersproblematiek voor de kern van Boekel. Na het uitvoeren van verkeersstudies heeft dit uiteindelijk geleid tot het opstellen van een Milieu Effectenstudie (MER). De gemeenteraad heeft hierover in juli 2009 een besluit genomen. Na dit besluit is het projectbesluit voorbereid en zijn er aanvullende studies, naar onder andere nut en noodzaak verricht. Op 25 februari 2010 heeft de gemeenteraad het volgende projectbesluit genomen:

- Alternatief 2A als voorkeursalternatief vast te stellen ten zuiden van de Zandhoekse Loop en ten noorden van de Lage Raam;
- Voor het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam kennis te nemen van de combi variant 1 en 2;
- Nader onderzoek op te starten voor een definitieve keuze voor het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam.

Vanaf mei 2010 heeft het nadere onderzoek plaatsgevonden om te komen tot een definitieve keuze voor het tracé tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam. In dit advies

leggen wij u het projectbesluit ten aanzien van het middengebied (tussen Zandhoekse Loop en Lage Raam) voor en de ontwerpuitgangspunten voor de verdere uitwerking.

Relatie met eerdere besluitvorming:
Dit voorstel heeft een relatie met het raadsbesluit van 25 februari 2010, waarin een projectbesluit is genomen voor de Randweg Boekel en waar een besluit is genomen om nader onderzoek te doen voor het gedeelte tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam.

Beoogd resultaat:
Met dit voorstel wordt beoogd een vaststelling te krijgen van het tracé voor de randweg. Dit is wenselijk om duidelijkheid richting de bewoners te geven over de ligging van de toekomstige Randweg. Het besluit levert eveneens de mogelijkheid op om over te gaan tot verdere detaillering van de Randweg en het opstellen van een kostenraming zodat dit in de begrotingsbehandeling (MIRT) van de provincie Noord Brabant van 2011 kan worden meegenomen, zodat er meer duidelijkheid komt over de daadwerkelijke realisatie van de Randweg in de Gemeente Boekel.

Keuzemogelijkheden:
Voor het gedeelte tussen de Zandhoekse Loop en de Lage Raam waren na het besluit van de gemeenteraad op 25 februari 2010 verschillende mogelijkheden om het tracé van de randweg te realiseren.

- variant 2A, bij deze variant loopt het tracé van de randweg dicht bij de kern van Boekel, door het buurtschap Zandhoek en ten oosten van het buurtschap Het Goor;
- combivariant 1, bij deze variant loopt het tracé ten westen, dicht langs, het buurtschap Zandhoek en buigt vervolgens weer af om ten oosten het buurtschap Het Goor te passeren;
- combivariant 2, bij deze variant wordt het buurtschap Zandhoek ten westen gepasseerd en wordt het buurtschap Het Goor doorsneden.

Vanaf mei 2010 is er een onderzoek opgestart naar de voor –en nadelen van de verschillende varianten. Bij deze beoordeling zijn verschillende aspecten per variant beoordeeld. De aspecten zijn: verkeer en vervoer, bodem en water, landschap en cultuurhistorie, natuur, stedenbouw, inpassing in de bestaande structuur en de kosten. Naast een objectieve beoordeling is er tijdens een zestal overleggen met de bewoners uit de verschillende buurtschappen (Neerbroek e.o., Het Goor, Zandhoek en Mutshoek) geluisterd naar de mening van de bewoners en gevraagd of de beoordeling op een juiste wijze plaatsvindt en of er niets is vergeten. De reacties en de aanvullingen van de verschillende bewoners zijn meegenomen in de uiteindelijke beoordeling van de varianten.

Met de bewoners is ook gesproken over de wijze waarop de randweg in het landschap vormgegeven dient te worden. Deze input is besproken in de projectgroep randweg en heeft geleid tot de ontwerpuitgangspunten en de nader te detailleren onderdelen zoals opgenomen in dit advies.

<u>Beoordelingsmatrix</u>
De verschillende aspecten en de resultaten van de beoordeling van de mogelijkheden zullen kort aan de orde komen. Het aspect bodem en water komt niet aan de orde, omdat het onderscheidend vermogen bij dit aspect niet aanwezig is.

Verkeer en Vervoer
Alternatief 2A verdient bij dit aspect de voorkeur. Door een randweg dichter bij de dorpskern te realiseren zal er meer verkeer gebruik maken van de randweg en is de afname van het verkeer in de kern het grootst. De verschillen liggen rond de 800 motorvoertuigen per etmaal ter hoogte van Kerkstraat-noord.

Landschap

Combivariant 2 verdient bij dit aspect de voorkeur. Bij alternatief 2A wordt er een historisch bosgebied en karakteristieke groenplekken doorsneden en de laanstructuur aan de Erpseweg. Bij de overige varianten worden een drietal laanstructuren doorsneden, maar blijft het waardevolle groen in De Zandhoek behouden.

Cultuurhistorie

Combivariant 2 verdient bij dit aspect de voorkeur. Uit de cultuurhistorische kaart komt naar voren dat het gebied rondom de Zandhoek een hoge verwachtingswaarde heeft. Bij alternatief 2A worden de ruimtelijke patronen en structuren doorsneden. Combivariant 2 leidt wel tot een doorsnijding van Het Goor. Hierdoor wordt de westelijke boerderij (Goor 10) gescheiden van de overige drie karakteristieke boerderijen aan Het Goor. Bij variant 2A en Combivariant 1 zou dit niet aan de orde zijn, echter de inpasbaarheid van deze varianten ten opzichte van de buurtschappen vormt hier een probleem.

Stedenbouw

Combivariant 2 verdient bij dit aspect de voorkeur. Bij alternatief 2A is de woonkwaliteit (geluid, lucht en externe veiligheid) voor de Zandhoek niet te garanderen. Bij combivariant 2 verdient met name de woningen aan het Goor extra aandacht om de woon- en leefkwaliteit te behouden.

Inpassing bestaande structuur

Combivariant 2 verdient bij dit aspect de voorkeur. Het doorsnijden van de Zandhoek betekent een verlies van het buurtschap. Variant 2A heeft grote invloed op de sociale cohesie van het buurtschap. Combivariant 2 heeft invloed op de sociale cohesie van het buurtschap Het Goor er ontstaat een splitsing van het buurtschap.
De realisatie van randweg betekent wel aandacht voor het gebied tussen de dorpskern en de randweg (de “dorpsmantel van Boekel”). Bij variant 2a is dit tussengebied 125 hectare groot. Dit is voor een fors deel al bebouwd. Zo’n 60% is werkelijk vrije landbouwgrond dus zo’n 75 hectare. Bij combivariant 2 wordt het tussengebied 36 hectare groter waarvan ongeveer 25 hectare werkelijk vrije landbouwgrond vormt.
Door te kiezen voor combivariant komt er in plaats van 75 hectare dus zo’n 100 hectare vrije landbouwgrond binnen de randweg te liggen. Positief effect is echter weer dat de werkelijk landbouwkundige waarde van deze tussenliggende strook groter wordt door de grotere kavels die er ontstaan. Ook zal de “ontwikkeldruk” bij een groter tussengebied afnemen.
In de nadere uitwerking en de toekomstige ruimtelijke visie van de dorpsrand zal dit aan de orde komen. Gelijktijdig met het aanbieden van het voorontwerp van de randweg zal een visie voor het tussengebied worden neergelegd.

Kosten

De kosten worden in belangrijke mate bepaald door het aankopen of verwijderen van onroerend goed. In variant 2A is dit vaker nodig dan bij combivariant 2.

De totale beoordelingsmatrix is als bijlage toegevoegd.

<u>Advisering commissie MER</u>

In een eerder stadium heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie MER) haar advies gegeven op de MER rapportage. Voornaamste conclusie daaruit was:

- Het onderzoek is goed uitgevoerd, alle van belang zijnde aspecten zijn beoordeeld. Provincie en gemeente kunnen op basis van het onderzoek besluiten.
- Op de conclusie van het MER rapport dat 2a het voorkeursalternatief is wordt door de commissie expliciet ingegaan. Men adviseert te onderzoeken of het

voorkeursalternatief (2a) ter hoogte van buurtschap Zandhoek een ander beloop kan krijgen om zodoende het buurtschap te sparen.
- Met betrekking tot de nut en noodzaak van de randweg stelt de commissie MER dat deze in de MER-rapportage onvoldoende zijn onderbouwd. Men stelt niet dat de nut en noodzaak er niet zijn, echter in de rapportage is daar onvoldoende op ingegaan.

Dat de nut en noodzaak discussie in de MER-rapportage zijn onderbelicht is door provincie en gemeente erkent. Doel van deze MER-rapportage was immers een afweging te kunnen maken tussen de tracé varianten.
De nut en noodzaak discussie is in regionaal verband in de periode 2002 t/m 2006 gevoerd. De opmerking van de commissie MER heeft er wel toe geleid dat een nut en noodzaak notitie is opgesteld waarin de overwegingen en besluiten uit het voortraject nog eens zijn gebundeld. Deze is door de raad in februari 2010 unaniem vastgesteld.

Deze notitie voorgelegd aan de commissie MER. In de bijlage is de brief opgenomen met daarin de motivering waarom men geen aanvullend advies heeft gegeven. Deze reactie past feitelijk ook in de rol van de commissie MER. De commissie dient namelijk gezien te worden als een door de overheid benoemde onafhankelijke adviseur bij milieueffectrapportages. Zij heeft géén bestuurlijke verantwoordelijkheid en speelt geen rol in politieke afwegingen. De Commissie bewaakt de kwaliteit van de milieu-informatie waarop de bestuurders hun besluiten baseren. Omdat de gemeenteraad op februari 2010 een besluit had genomen acht de commissie MER haar rol vervult.

<u>Behoefte aan nader (kenteken)onderzoek?</u>
Tijdens de openbare informatieavond op 20 juli jl. is de vraag gesteld of het niet noodzakelijk is om een kentekenonderzoek uit te voeren. Gesteld werd dat alleen op basis van zo'n onderzoek de noodzaak in de huidige situatie beoordeeld kan worden.

In onze ogen is dat in het voorafgaande proces gewaarborgd middels onderstaande stappen:
Stap 1: Bij het opstarten van dit project in 2002 is door BVA een verkeersonderzoek specifiek naar de kern Boekel uitgevoerd. Hierbij zijn de gemeentelijke verkeersstromen in beeld gebracht. Daarbij hebben plaatselijke verkeerstellingen in combinatie met een uitgebreid kentekenonderzoek plaatsgevonden. Dat om inzicht te krijgen hoe het verkeer zich nou werkelijk afwikkelt. Conclusie was dat de problematiek in de kern alleen met een randweg afdoende kon worden opgelost.
Stap 2: Bij het opstellen van het regionale verkeersmodel in 2004 -onderlegger voor het latere provinciale verkeers en vervoersplan (PVVP) waarin de gebiedsontsluitende functie van de N605 is vastgelegd- zijn de diverse verkeersmodellen van de afzonderlijke gemeenten samengevoegd tot een regionaal model. Daarin zijn alleen de hoofdwegen opgenomen. Hierbij is onze BVA rapportage uit 2002 ingebracht, daarmee ook ons kentekenonderzoek. Conclusie hieruit is dat in de "grote ruit" N277 Middenpeelweg - N279 Kanaaldijk behoefte is aan een tussenliggende noord-zuid verbinding, de N605. Aldus wordt in 2006 vastgelegd in het PVVP.
Stap 3. Op basis van bovenstaande onderzoeken is het project randweg Boekel echt van start gegaan. Een MER procedure wordt opgestart, wederom voorafgegaan door een verkeersstudie, ditmaal van Tauw, in 2007 welk de basis is van de nut en noodzaak notitie. In dit onderzoek zijn de laatste regionale ontwikkelingen ingebracht. Dit onderzoek concludeert dat een randweg het beste effect sorteert op de problematiek rond Boekel.

Op basis van bovenstaand zorgvuldig proces is in onze ogen het opnieuw uitvoeren van een kentekenonderzoek niet gewenst aangezien dit in het verleden met alle zorgvuldigheid heeft plaatsgevonden.

Ontwerpuitgangspunten
Met de bewoners is ook gesproken over de wijze waarop de randweg nader vormgegeven dient te worden. Ook binnen het projectteam is daarover met de provincie gesproken. Hieruit komen de volgende ontwerpuitgangspunten naar voren:

- geen doorgaande bomenrij langs de randweg;
- minimaal aantal parallelvoorzieningen;
- zowel in het noordelijke als in het zuidelijke kwadrant van de randweg nader onderzoek naar een oversteekmogelijkheid. Deze kan worden vormgegeven middels een (veilige) tunnelbak. Bewoners geven duidelijk aan dat wat hen betreft ook een (onveilige) koude oversteek tot de mogelijkheden moet behoren. Een oversteekmogelijkheid zal de behoefte aan parallelvoorzieningen beperken. De gemeente zal dit als discussiepunt/wens inbrengen bij de provincie.
- minimaal ruimtebeslag;
- agrarisch verkeer op de randweg;
- veilige fietsvoorzieningen;
- minimaal aantal sloten, uitsluitend voor de drooglegging van de weg. Tevens zal de mogelijkheid worden bekeken om de sloten volledig te laten vervallen waarbij de bermen van de weg als zogenaamde buffer voor het zouden kunnen fungeren.

Detaillering van de randweg
Nadat het tracé van de randweg is vastgesteld dient de randweg nader gedetailleerd te worden. Door de bewoners van de Neerbroek e.o. zijn plannen aangereikt voor een andere vormgeving en ontsluiting van de dorpskern. In de Neerbroek en omgeving zijn een aantal zaken die nader gedetailleerd dienen te worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met ligging rotonde, wel of geen westelijke aansluiting op de rotonde, ontsluiting van de Vlonder, entree van het dorp, afwikkeling fietsverkeer.

Bij de rotonde ter hoogte van de Mutshoek dient nader gekeken te worden naar de ontsluiting van de aangrenzende percelen en de wijze waarop met het fietsverkeer omgegaan dient te worden. Deze onderdelen zullen in het vervolgtraject tot april 2010 nader worden uitgewerkt.

Tussen de Kiesbeemd en de Zandhoekse Loop bestaat er een mogelijkheid om het tracé van de randweg te optimaliseren in relatie tot de landbouwgronden die hier liggen en een landschappelijke inpassing ten opzichte van de Zandhoekse Loop. Voorgesteld wordt om dit na besluitvorming in oktober nader te detailleren.

Belangrijk bij het minimaliseren van het ruimtebeslag is op welke wijze wordt omgegaan met de parallelvoorzieningen. Een tweetal parallelvoorzieningen zijn noodzakelijk: parallelvoorziening aan de oostzijde van de randweg ter ontsluiting van de Vlonder en de parallelvoorziening tussen het Goor en de Erpseweg. Voor eventueel andere parallelvoorzieningen geldt dat dit afhankelijk is op welke wijze met het agrarische verkeer en het langzame verkeer kan worden omgegaan. Als er tunnels of koude oversteken gerealiseerd kunnen worden kan met minder parallelvoorzieningen worden volstaan.

Voorgesteld wordt om deze onderdelen na besluitvorming over het tracé van de randweg verder uit te werken en te detailleren.

Argumenten:
Uit de beoordelingsmatrix komt naar voren dat de voorkeur uitgaat naar combivariant 2. De doorslag wordt met name gegeven door de voordelen die er zijn op het gebied van landschap, natuur, cultuurhistorie en het inpassen van de randweg in de bestaande structuur. Verder onderschrijven de bewoners de ontwerpuitgangspunten, waarbij er sprake zal zijn van een zomin mogelijk ruimtebeslag en is er voor een aantal onderdelen na besluitvorming over het tracé een nadere detaillering noodzakelijk.

Financiële gevolgen en dekking:
Na het raadsbesluit in oktober 2010 zal de verdere uitwerking en detaillering plaatsvinden van de randweg, een zogenaamd voorontwerp. De kosten die hiermee gemoeid zijn worden in principe gedeeld door gemeente en provincie maar worden vooralsnog door de provincie voorgefinancierd. De uiteindelijke verdeling van deze kosten zal plaatsvinden in de uitvoeringsfase.

De kosten voor de realisatiefase zullen in de periode oktober 2010 tot en met april 2011 inzichtelijk worden gemaakt. De gemeentelijke kosten zullen in ieder geval betrekking hebben op de locaties waar de gemeentelijke infrastructuur aansluit op de randweg. Dit zal ter plaatse van de 3 rotondes zijn. Dit betekent dat de gemeente de helft van de kosten zal moeten betalen van de 3 rotondes. Verder kunnen de gemeentelijke kosten toenemen naarmate er wensen vanuit de gemeente zijn om extra infrastructuur (tunnels of koude oversteken) te realiseren die niet direct te maken hebben met de randweg en waar andere alternatieven voorhanden zouden zijn.

De aankoop van gronden en woningen van eigenaren die door het tracé van de randweg worden doorsneden zal pas na de besluitvorming binnen de provincie middels het meerjaren investeringsprogramma (MIRT), op z'n vroegst, in november 2011 plaats kunnen vinden. Er dient eerst duidelijkheid te zijn over het moment van realisatie en de financiële middelen dienen door de provincie beschikbaar gesteld te worden. Het zou dus kunnen betekenen dat aankopen dus ook pas in 2012 of later plaatsvinden. Dit is afhankelijk van de urgentie en prioritering die de provincie aan dit project koppelt.

Uitsluitend bij incidentele aankopen die uit strategisch oogpunt absoluut moeten plaatsvinden zijn er mogelijkheden om vooruitlopend op de besluitvorming daarover in overleg te treden met de provincie.

Vervolgtraject:
Nadat de gemeenteraad in oktober 2010 een besluit heeft genomen over de verdere uitwerking zal het vervolgtraject worden opgestart. Dit omvat globaal de volgende activiteiten en periode:

- oktober 2010 – april 2011: nadere uitwerking van tracé naar Voorlopig Ontwerp
- november 2010 – januari 2011: overleg voeren met bewoners, belangenorganisaties en betrokkenen over detaillering van het tracé
- november 2010 – januari 2011: overleg en afstemming grondeigenaren over vervolgtraject
- april 2011: definitieve besluitvorming raad over voorontwerp randweg.
- mei 2011: ontwerp toesturen aan provincie.
- November 2011: opname van het project in het provinciale MIRT.
- Vanaf 2012 -> BP procedure en verwerving.

Communicatie:
Informatie aan de belanghebbenden, bewoners en andere betrokkenen vindt plaats via de website van de Gemeente Boekel en de krant en media. Verder vindt er geregeld overleg plaats met de bewoners en belangenorganisaties in de vorm van informatieavonden en buurtbijeenkomsten. Uw raad en de commissie zal op geregelde momenten op de hoogte worden gehouden.

Uitvoering en Evaluatie:
Na realisatie van de Randweg zal het project worden geëvalueerd, waarbij met name aandacht zal zijn voor de milieueffecten (geluid en trillingen).

Voorstel:
1. Vast stellen van het tracé voor het middengebied, tussen Lage Raam en Zandhoekse Loop, overeenkomstig combivariant 2.
2. Akkoord gaan met de ontwerpuitgangspunten voor de verdere uitwerking van de Randweg Boekel;
3. Akkoord gaan met het verder detailleren van de Randweg

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel
De secretaris de burgemeester

J.G. Marcic P.M.J.H. Bos

Bijlagen ter inzage:

Bijlagen die zijn bijgevoegd:
- Tekening tracébesluit.
- Beoordelingsmatrix
- Brief commissie MER